

 DENİZ GÜVENLİĞİ VE KRİZ RAPORU

Kıbrıs Gemi Faciası ve [Çözüm Planı](#)

Girne - Taşucu hattında yaşanan deniz kazasının ayrıntılı kök neden analizi, arama-kurtarma operasyonları ve Akdeniz'de sefer emniyetini yeniden sağlayacak eylem planı.

Olayın Gelişimi ve Seyir Hattı

KKTC Girne Limanı'ndan Mersin Taşucu Limanı'na gitmek üzere hareket eden katamaran tipi yolcu gemisi, liman çıkışından kısa bir süre sonra açık denizde alabora olmuştur.

Rotalar ve Zaman Çizelgesi

Fırtına nedeniyle ertelenen sefer, hava normale döner dönmez başlatılmış fakat denizde kalan yüksek genlikli ölü dalgalar seyir esnasında gövdeye ağır hasar vermiştir.

Kritik Dönüş Hamlesi

Baş kısımdan su almaya başlayan geminin limana geri dönme girişimi sırasında pruva bölümünün kopması sonucu gemi 550 metre derinliğe batmıştır.



Gemi Kazasının Temel Nedenleri



Şiddetli Ölü Dalgalar

Bir gün önceki 182 km/s fırtınanın ardından oluşan sert ölü dalgalar, katamaranın burun yapısında aşırı dinamik basınç ve gövde yorgunluğu oluşturmuştur.



Gövde ve Bakım Kusurları

Fiberglas yapının eski olması, daha önceki kazalardan kalan hasarların derme çatma yamalarla onarılması ve denetimlerin kağıt üzerinde kalması felaketi tetiklemiştir.



Operasyonel ve İdari Zaaf

Su alma ihbarlarının ilk etapta ciddiye alınmaması, tahliye ve can yeleği yönetiminde gecikme ve kaptanlık yetki belgelerindeki usulsüzlük iddiaları faciyayı derinleştirmiştir.

Kritik Rakamlarla Kaza Bilançosu

267

Gemideki Toplam Kişi

259 yolcu ve 8 kişilik mürettebat ile Girne Limanı'ndan hareket edildi.

239

Sağ Kurtarılan Kişi

KKTC ve Türkiye Sahil Güvenlik ekiplerinin ortak müdahalesiyle denizden çıkarıldı.

554m

Enkaz Derinliği

Batık gövde Girne açıklarında dip arama kurtarma araçlarınca tespit edildi.

Geniř Çaplı Arama Kurtarma

Askeri ve Sivil Ortak Müdahale

Olayın hemen ardından Türk Silahlı Kuvvetleri ve KKTC Güvenlik Kuvvetleri dev bir arama-kurtarma filosu oluşturmuştur.

TCG Alemdar ve TCG Işın kurtarma gemileri bölgeye intikal etmiş; İHA'lar, CASA uçakları, deniz helikopterleri ve derin su dalgıç timleriyle gece gündüz arama faaliyeti icra edilmiştir.



Hukuki Süreç ve İhmal Bulguları

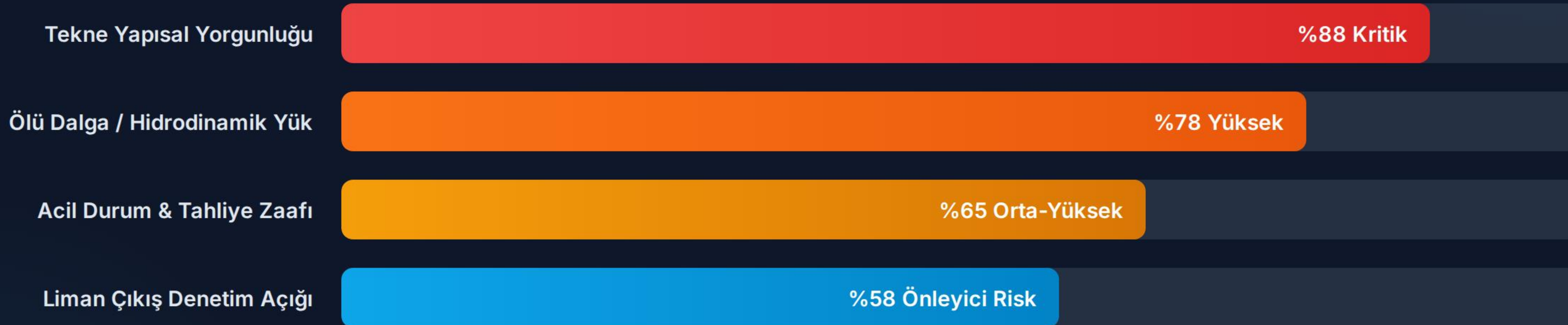
Adli Soruşturma Boyutu

- Gemi kaptanı, yardımcıları ve işletmeci şirketin çalışanları hakkında tutuklama ve ek gözaltı kararları verilmiştir.
- Girne Kaza Mahkemesi, "tedbirsizlik ve dikkatsizlik sonucu ölüme sebebiyet verme" suçlamasıyla tahkikatı genişletmiştir.
- Gemi kara kutusu (VDR) ve sefer ses kayıt cihazlarına ulaşmak üzere özel robotik dalışlar yürütölmektedir.

İdari ve Liman Denetimi

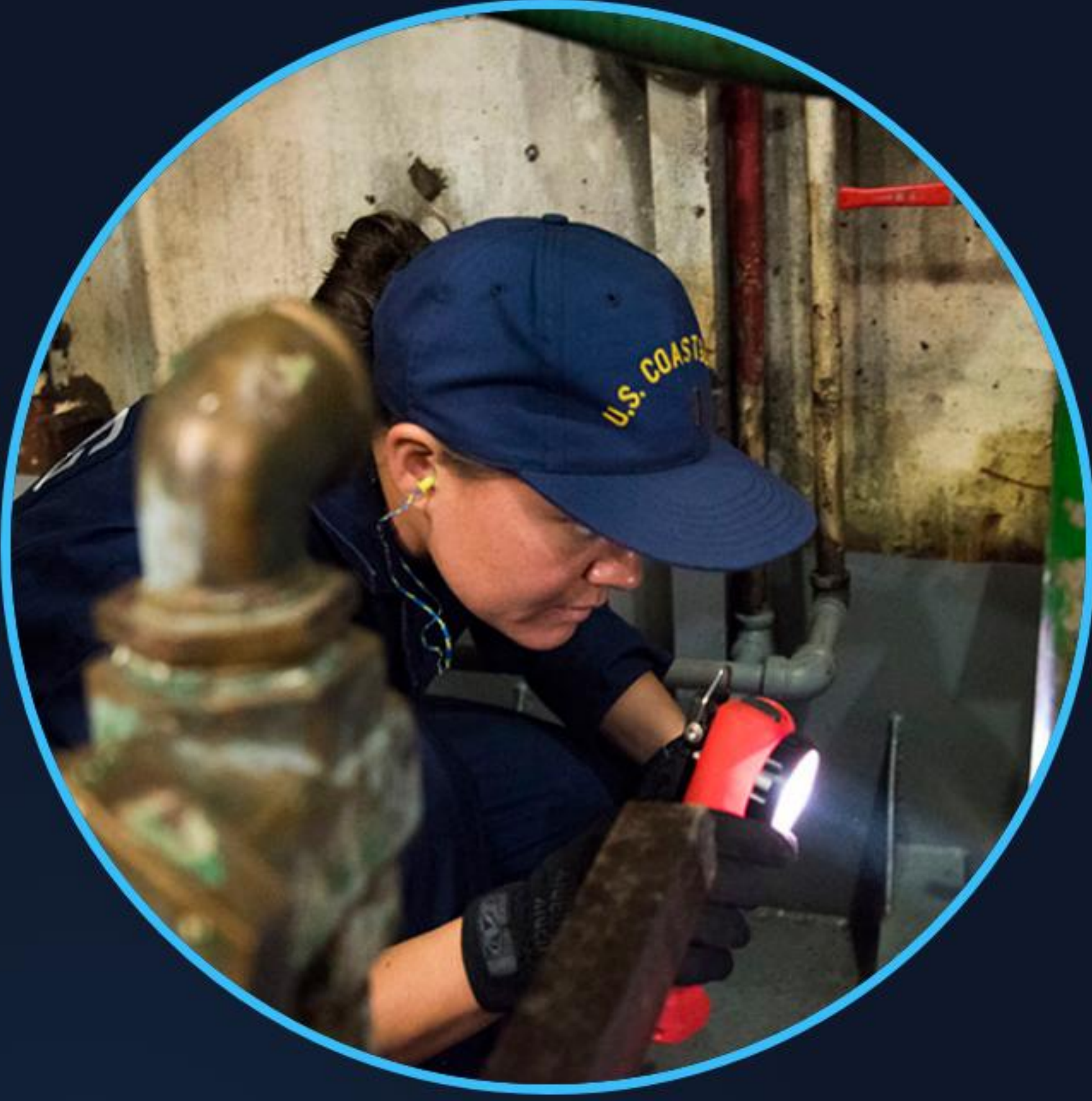
- Fırtına ertesinde yetersiz teknik şartlara rağmen çıkış onayı veren liman yetkilileri görevden uzaklaştırılmıştır.
- Geminin geçmiş kaza kayıtları, Türk Loydu klas denetim raporları ve bakım periyotları adli incelemeye alınmıştır.
- Yolcu bilet haklarının korunması ve sefer iptalleri konusunda acil yasal düzenleme hayata geçirilmiştir.

Kaza Risk Faktörleri Analizi



Bilirkişi ön değerlendirmeleri, teknenin yapısal deformasyonu ile sert dalga dinamiklerinin birleşmesinin batmayı doğrudan tetiklediğini göstermektedir.

Çözüm 1: Filo ve Klas Denetimi



Zorunlu Klas ve Yaş Sınırı Reformu

KKTC ile Türkiye arasındaki hatta çalışan tüm yolcu gemilerinde uluslararası IACS akreditasyonlu klaslama zorunlu hale getirilmelidir. Yaşı 20'yi aşmış veya gövde yaması bulunan fiberglas katamaranlar hattan derhal çekilmelidir.

Her sefer öncesi liman başkanlığı denetçilerinin fiziksel kondisyon kontrolü yapması ve bağımsız çift onay mekanizması kurulması şarttır.

Çözüm 2: Dijital İzleme ve İklim



Gerçek Zamanlı Telemetri ve Sensör Sistemi: Gemilerin sintine su seviyeleri, pruva gerilim sensörleri ve gövde esneme verileri liman kontrol merkezine anlık olarak aktarılmalıdır.



Dinamik Deniz Durumu ve "Ölü Dalga" Protokolü: Sadece rüzgar hızına değil, dip dalgası ve dalga periyoduna dayalı otomatik sefer erteleme algoritması uygulanmalıdır.



Merkezi İzin Yazılımı (AIS & Seyir Kilidi): Kriterleri karşılamayan hiçbir geminin liman çıkış bariyerini aşamayacağı dijital seyir izin otomasyonu devreye alınmalıdır.



Personel Ehliyet ve Simülasyon Doğrulaması: Kaptan ve zabitlerin acil tahliye, tekne dengesi ve fırtına manevraları konusundaki lisansları QR tabanlı merkezi sicille denetlenmelidir.

Çözüm 3: Acil Tahliye Standartları

Yolcu Güvenliği Ekipmanları

- Her koltuk altına akıllı uyarı ışıklı ve kolay giyilebilir can yelekleri yerleştirilmeli, fazladan çocuk can yeleği stoğu zorunlu kılınmalıdır.
- Katamaranlarda otomatik açılır hidrostatik can salları (Life-raft) kapasitesi toplam yolcunun en az %125'i oranında artırılmalıdır.
- Kritik su alma anında otomatik çalışan acil durum anons ve tahliye rotası aydınlatma sistemleri kurulmalıdır.

Zorunlu Güvenlik Brifingi

- Uçaklardaki gibi her sefer kalkışından önce can yeleği kullanımı ve toplanma istasyonları video ve personelce anlatılmalıdır.
- Gemi mürettebatı her ay habersiz denetimli kaza simülasyonu ve acil tahliye tatbikatına tabi tutulmalıdır.
- Limanlarda sürekli hazır bekleyen acil deniz ambulansı ve hızlı kurtarma bot filosu oluşturulmalıdır.

Eylem Planı ve Uygulama Takvimi



🚩 DENİZDE GÜVENLİ GELECEK

Sorular ve Değerlendirmeler

Kıbrıs ile Anadolu arasındaki deniz köprüsü, ancak en üst düzey denetim, sıfır ihmâl ve modern filo standartlarıyla güvenli kılınabilir.

Deniz Güvenliği ve Kaza Araştırma Komisyonu Raporu

Image Sources



<https://www.monaco-navigation.com/wp-content/uploads/2026/03/bateau-touristique-moderne-monaco-scaled.webp>

Source: www.monaco-navigation.com



<https://img.msf.org/AssetLink/n0l1mvu3x6umyv6xt3m2cos0yaqyo7kw.jpg>

Source: www.msf.org



<https://divcomplatformstaging.s3.amazonaws.com/workboat.divcomstaging.com/images/4f195429781705b23dbb027b243b850f.jpeg>

Source: www.workboat.com